

УДК 347.763

Т.О. Колянковська

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Становлення Української держави в умовах ринкових реформ сьогодні залежить від вирішення багатьох правових проблем, у тому числі у сфері транспортних послуг. Транспорт є однією з найважливіших галузей національної економіки, від функціонування якої залежать усі сфери суспільного виробництва і соціальний клімат у державі.

Дослідженням питань, пов'язаних із перевезеннями у різні часи були присвячені наукові праці багатьох відомих цивілістів. До революції 1917 р. російське цивільне законодавство розглядало договір перевезення як окремий вид договору підряду. Правове регулювання перевезень здійснювалось за правилами, передбаченими в "Гражданском уложении" [1], проект якого був внесений на розгляд Державної Думи в 1913 р. Разом з тим цивільно-правова доктрина того часу виходила з самостійного характеру договору перевезення і необхідності забезпечення його детального регулювання.

Так, Г.Ф. Шершеневич при класифікації цивільно-правових договорів, в „Курсі торгового права” [2], відводив договору перевезення самостійне місце в категорії договорів про надання користування чужими послугами.

Радянське право не запозичувало юридичних норм дореволюційної Росії (як чужої ідеології), а створило нові правові норми, що регулювали діяльність транспорту. Так, були заново розроблені залізничне і морське законодавство, створені Статут внутрішнього водного транспорту і Повітряний кодекс. Найважливіші теоретичні проблеми транспортного права ставляться вперше.

Так, загальні питання договору перевезення були розглянуті проф. А. Г. Гусаким у праці “Залізничне право за законодавством СРСР” (1929 р.). Інші роботи, що вийшли у в двадцятих і на початку тридцятих років (З.П. Геракова, У.Л. Клячко, Д.І. Лібба та ін.) були присвячені дослідженню приватних або узкопрактичних питань [3].

Інтенсивна наукова розробка проблем теорії залізничного права почалася в післявоєнні роки (М.Д. Александрова-Дольніка, проф. З.З. Алексєєва, А.М. Болякової, В.Н. Ізвольського, Я.І. Раппопорта, проф. Б.Б. Черсєпахіна, проф. К.К. Яічкова та ін.) [4].

Слід зазначити появу в цей період і ряду теоретичних робіт з питань морського права і перевезень П.П. Віноградова, проф. А.Д. Кейліна, П.Д. Самойловіча та інших авторів [5].

Теоретичні питання повітряного права досить активно розроблялися в тридцятих роках проф. Е.І. Кельманом, проф. З.Б. Криловим, А.С. Лахтінім, проф. І.З. Перетерським та іншими, але в подальші десятиріччя дослідження цієї галузі права обмежуються працями Р.І. Савічева і коментарями Повітряного кодексу А.В. Віноградова і А.У. Кучкеля [6].

Теоретичні питання автомобільних перевезень досліджуються у працях А.М. Рубіна, проф. Х.І. Шварца, А.У. Язєва.

Що ж стосується перевезень у прямому змішаному сполученні, то лише у 80-х роках були видані наукові праці В.А. Єгізарова "Вдосконалення законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні" (1984 р.) [7] і В.Т. Смірнова "Вантажні перевезення в прямому змішаному залізнично-водному сполученні" (1981 р.) [8], в яких вперше досліджувались деякі питання здійснення перевезень в прямому змішаному сполученні.

Стрімкий розвиток економічних відносин, а також значне зростання можливостей транспортної системи в останнє десятиріччя зумовили збільшення перевезень вантажів з послідовним використанням декількох видів транспорту. Подібні перевезення називаються змішаними (комбінованими, багатомодальними), або транспортуванням в змішаному сполученні.

Основна особливість правовідносин, пов'язаних з перевезеннями вантажів у прямому змішаному сполученні, що виділяє їх у відносно самостійну окрему сферу правового регулювання, полягає в тому, що в процесі переміщення вантажів і доставки їх у пункт призначення для видачі вантажоодержувачам бере участь кілька перевізників (не менш двох), які належать до різних видів транспорту. Дана обставина припускає у всіх випадках персвантаження (хоча б однократне) вантажів, що слідують у прямому змішаному сполученні, з одного виду транспорту на інший, наприклад із залізничних вагонів на борт судна або кузов автомобіля, що у свою чергу вимагає спеціального регулювання відносин, які складаються між транспортними організаціями різних видів транспорту.

Під час перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні відправник вантажу одержує очевидні переваги: наприклад, як підкреслює В.А. Єгізаров, "відправник вантажу звільняється від обов'язку передавати вантаж з одного виду транспорту на інший й оформляти пов'язані з цим документи" [7].

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні сприяють раціональному й рівномірному використанню транспортних засобів, знижують транспортні витрати вантажовласників у пунктах перевалки, здешевлюють і прискорюють доставку вантажів.

Із приводу характеру взаємин соперевізників і відправника вантажу, моменту вступу їх у договір по перевезенню вантажу існують різні точки зору.

На думку М.К. Александрова-Дольніка, "види транспорту, що беруть участь у прямому змішаному перевезенні, виступають перед клієнтом як єдиний перевізник" [9]. Прихильники іншої точки зору, у тому числі М.О. Тарасов, вважають, що "кожний наступний перевізник, вступаючи в договір, повинен здійснити права й обов'язки попереднього перевізника, які випливають із накладної" [10].

Протилежної точки зору дотримується Л.І. Рапопорт, який вважає, що "якби початковий перевізник виступав від імені кожного транспортного підприємства, то в кожного із цих соперевізників повинні були б виникнути певні права й обов'язки" [11]. Але в проміжних перевізників за загальним правилом не існує правового зв'язку із клієнтами. Окрім цього, між вантажоодержувачем (відправником вантажу) і транспортними організаціями (соперевізниками) не існує договір-

них відносин. Цієї точки зору дотримується й Б.Л. Хаскельберг, який вважає, що “у проміжних транспортних організацій з укладанням договору не виникає відносно відправника й одержувача ні прав, ні обов’язків” [12].

На думку Х.І. Шварца, у прямому змішаному сполученні з боку транспорту стороною в договорі перевезення виступає тільки початковий перевізник, якому відправник пред’явив вантаж разом з перевізною накладною. Інші перевізники беруть участь не в договорі перевезення, а лише в його виконанні [14].

В.А. Егізаров вважає, що договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні “являє собою сукупність окремих договорів, укладених між соперевізниками, які виступають перед відправником вантажу як єдина транспортна організація, перебуваючи з ним у договірних відносинах” [8].

Таким чином, у юридичній літературі є дві основні точки зору щодо взаємин соперевізників між собою при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні. Перша з них полягає в тому, що транспортні організації виступають як єдиний перевізник і соперевізники перебувають у договірних відносинах з відправником вантажу; і друга полягає в тому, що автори затверджують про відсутність договірних відносин між соперевізниками й клієнтурою.

Для визначення, чи є соперевізники суб’єктами зобов’язання з перевезення, що виникає на основі укладеного первісним перевізником договору перевезення, необхідно розглянути питання, як перевізник може укласти договір з відправником вантажу від імені інших перевізників, які не тільки не беруть участі в узгодженні умов цього договору, але й нічого не відають про його укладання. Для того, щоб стати стороною договору, необхідно, як мінімум, виразити своє волевиявлення на його укладання, а також свою згоду з його істотними умовами (ст. 627, 638 ЦК України) [14].

На думку В.В. Вітрянського, сторонами договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні, як і у разі із звичайним договором перевезення конкретного вантажу, є відправник вантажу, що пред’являє вантаж до перевезення й перевізник, що приймає вантаж для доставки його в пункт призначення [15]. З даним висновком не можна не погодитися, тому що тільки відправник вантажу й первісний перевізник виражають своє волевиявлення на укладання договору й тільки їм відомі умови зазначеного договору (найменування й кількість вантажу, його особливі властивості, строк доставки тощо).

Виконання частини своїх зобов’язань, що випливають із договору перевезення, перевізник покладає на інші транспортні організації, у тому числі приналежні до інших видів транспорту.

Таким чином, відносини, пов’язані з перевезенням вантажу в прямому змішаному сполученні, регулюються двома видами договорів: договором перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні (традиційний реальний договір перевезення конкретного вантажу з деякими особливостями його змісту) і угодами, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту й регламентують порядок їхньої роботи з організації таких перевезень вантажів (ст. 913 ЦК України).

Розподіл відповідальності між всіма транспортними організаціями, що бе-

руть фактичну участь у процесі транспортування вантажу, регулюється транспортним законодавством на основі положень, що містяться в ЦК. Як відомо, за загальним правилом боржник відповідає за невиконання або неналежне виконання зобов'язання третіми особами, на яких було покладено виконання, якщо законом не встановлено, що відповідальність несе третя особа, яка є безпосереднім виконавцем (ст. 528 ЦК України).

Тому норми транспортного законодавства, покладаючи відповідальність за порушення договору перевезення вантажу на ту транспортну організацію, яка допустила відповідне порушення, незалежно від того, чи є вона учасником (стороною) договору перевезення, повністю кореспондують положенням ст. 528 ЦК.

Звертаючись до питання правового регулювання правовідносин, що виникають при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні, слід зауважити застосування, окрім норм ЦК України, норм статутів [16,17], кодексів [18,19] і правил [20,21,22], що регулюють такі перевезення на відповідному виді транспорту.

Слід зазначити, що існуюча сьогодні схема правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, страждає неповнотою регламентації, застарілістю деяких правових норм і не може замінити собою єдиний закон про прямі змішані перевезення, який міг би упорядкувати взаємостосунки учасників перевізного процесу. На дану обставину неодноразово зверталася увага в сучасній юридичній літературі. Так, В. А. Егізаров підкреслює, що "транспортні статuti не регулюють цілий ряд питань, що мають важливе значення при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні. Наприклад, у транспортних статутах дуже мало приділено уваги питанням перевалювання вантажів з одного виду транспорту на інший, недостатньо повно врегульоване питання про перевезення масових вантажів, тарно-пакувальних і штучних вантажів"[8].

Отже, виходячи з вищесказаного, завдання підготовки і швидкого введення в дію в Україні єдиного закону про прямі змішані перевезення набуває першорядного значення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гражданское Уложение: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения / Под ред. И. М. Потрямова. Т. 2. - СПб., 1910. - 935 с.
2. Шершпепич Г. Ф. Учебник торгового права: По изд. 1914 г. - М., 1994. - 365 с.
3. Тарасов М. А. Договор перевозки. - Ростов-н/Дону: Изд-во Рост. ун-та, 1965. - 456 с.
4. Александров-Дольник М. К., Лучанский Ф. М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. (Правовые вопросы). - М.: Юридлит., 1971. - 309 с.
5. Карлов О. О. Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом. - К.: Вища школа, 1974. - 119 с.
6. Витрянский В. В. Договор перевозки.-М.: Статут, 2001. - 526 с.
7. Егизаров В. А. Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. - Казань: Изд-во Казанского ун-та. - 1984. - 126 с.
8. Егизаров В. А. Транспортное право. - М: Юрид. лит., 1999. - 269 с.
9. Александров-Дольник М. К., Тулсугалиев Г. Правовые вопросы доставки грузов от склада отправителя до склада получателя ("от двери до двери"). - Алма-Ата, 1969. - 151 с.
10. Тарасов М. А. Транспортное право. - Ростов на Дону: Изд-во Ростов. ун-та, 1968. - 236 с.

11. Рашапорт Я. И. Транспортные правоотношения в системе советского социалистического права / Науч. зап. Харьков. ин-та сов. торговли. - Х., 1956. Вып. 5(7). - С. 87-106.
12. Хаскельберг Б. И. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву: Автореф. дис. доктора юрид. наук: 712 / Ин-т филос. и права АН Казахской ССР. - Томск: Изд-во Томского ун-та, 1969. - 50 с.
13. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. - М.: Юрид. лит., 1966. - 264 с.
14. Цивільний кодекс України від 16. 01. 2003 року // Відомості Верховної Ради України. - 2003. № 40. - Ст. 356.
15. Вытрянский Г. В. Договора, регулирующие перевозки грузов в прямом и смешанном сообщении // Хот-во и право. - 2001.- № 6. - С. 25-44.
16. Статут автомобільного транспорту УРСР: Затв. Постановою Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 401 // ЗП УРСР - 1969. - № 7. - Ст. 88.
17. Статут залізниць України: затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 06. 04. 1998 № 457 // Офіційний вісник України. - 1998. - № 14. - С. 150.
18. Повітряний кодекс України від 04. 05. 1993 року // Відомості Верховної Ради України. - 1993. № 25. - Ст. 274.
19. Кодекс торговельного морешаства України від 23. 05. 1995 року // Відомості Верховної Ради України. - 1995. - № 47. - Ст. 349.
20. Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (статті 79-99 Статуту): Затв. Наказом Мінтрансу України від 28. 05. 2002 № 334 // Офіційний вісник України - 2002р. - № 28. - С. 167. - Ст. 1345.
21. Правила повітряних перевезень вантажів: затверджені Наказом Мінтрансу України 14. 10. 2003 № 793 // Офіційний вісник України - 2003. - № 46. - С. 121. - Ст. 2407.
22. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом: затверджені Наказом Мінтрансу України від 14. 10. 97 № 363 // Офіційний вісник України. - 1998. - № 8. - С. 283.

УДК 347.19

Ю.В. Кривенко

ПРАВОСУБЪЕКТНОСТЬ НЕПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ ОБЩЕСТВ

Организации с правами юридического лица играют важную роль в социальной и экономической жизни любого современного общества, поэтому регулирование отношений с их участием имеет принципиальное значение. Чтобы определить правовое положение организации, обладающей статусом юридического лица, необходимо обратиться к классификации организаций.

Термины "организация", "предприятие", "юридическое лицо" применяются как синонимы [1].

Статус юридического лица – один для всех организаций независимо от их правовой формы, порядка образования или субъекта собственности имущества.

Существуют некоторые различия в дееспособности организаций с правами юридического лица, но от этого не меняется ни понятие правоспособности, ни ее содержание, и тем более не меняется суть статуса юридического лица. Не всякая организация может получить статус юридического лица. Претендент должен соответствовать форме, определенной в законе, и пройти процедуру получения этого статуса, т. е. быть признанным государством.

Следует определить, что юридическое лицо является самостоятельным субъектом правоотношений и существует независимо от физических лиц, кото-